

РОЗДІЛ II. ГОСПОДАРСЬКЕ ПРАВО, ГОСПОДАРСЬКО-ПРОЦЕСУАЛЬНЕ ПРАВО

УДК [346.542+368.13.2/.23]:346.91

DOI <https://doi.org/10.26661/2786-5649-2025-1-02>

ГАРАНТІЙНИЙ ЛИСТ-ЗОБОВ'ЯЗАННЯ КЛУБУ ВЗАЄМНОГО СТРАХУВАННЯ ЯК СПОСІБ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПОЗОВУ В ГОСПОДАРСЬКОМУ ПРОЦЕСІ

Неділько С. М.*аспірант кафедри господарського права і процесу**Національний університет «Одеська юридична академія»**Фонтанська дорога, 23, Одеса, Україна**orcid.org/0009-0005-4608-5091**nedelkosergeri@gmail.com*

Ключові слова: клуб взаємного страхування, гарантійний лист-зобов'язання, морська вимога, арешт судна, забезпечення позову.

У статті досліджено правові підстави застосування гарантійних листів-зобов'язань клубів взаємного страхування згідно з Міжнародною конвенцією з уніфікації деяких правил щодо накладення арешту на морські судна. За результатами аналізу Кодексу торговельного мореплавства України та Господарського процесуального кодексу України з'ясовано, що чинним законодавством України не передбачено правових підстав скасування заходів забезпечення позову у разі надання гарантійних листів-зобов'язань Р&І клубів.

Встановлено, що клубні гарантії визнаються в більшості основних морських юрисдикцій світу та на сьогодні приймаються органами влади та судами багатьох держав. У статті висвітлено, що іноземні суди не приймають безпідставних заперечень заявників (позивачів) проти прийняття гарантійних листів-зобов'язань клубів взаємного страхування. Зроблено висновок, що обґрунтованими підставами їх відхилення можуть бути низька платоспроможність відповідного клубу та відсутність у нього активів, на які можна звернути стягнення. Досліджено підходи іноземних судів до оцінки платоспроможності клубів взаємного страхування на підставі оцінки їх кредитного рейтингу.

Виявлено переваги гарантійних листів-зобов'язань Р&І клубів порівняно з іншими видами забезпечення позову.

На підставі аналізу актуальних рішень українських господарських судів встановлено, що суди не приймають гарантійні листи-зобов'язання клубів взаємного страхування у якості єдиного, належного та достатнього заходу забезпечення позову. Обґрунтовано висновок про можливість прийняття судом гарантійних листів-зобов'язань Р&І клубів лише у разі надання відповідної згоди заявником (позивачем), який є фізичною особою-підприємцем або юридичною особою приватного права.

Проаналізовано зареєстрований Проєкт закону про внесення змін до деяких законодавчих актів України, що стосуються торговельного мореплавства та судноплавства на внутрішніх водних шляхах № 11341 від 14.06.2024 року, надано його оцінку та пропозиції щодо доопрацювання, а саме обмеження кола клубів, гарантійні-листи зобов'язання яких можуть прийматися. Запропоновано застосувати такі критерії, як членство в Міжнародній групі Р&І клубів та підтвердження фінансової спроможності, зокрема через механізм оцінки кредитного рейтингу.

Запропоновано внести зміни до ч. 4 ст. 143 Господарського процесуального кодексу України, а саме передбачити можливість надання гарантійного листа-зобов'язання клубу взаємного страхування, що входить до Міжнародної групи клубів взаємної відповідальності судовласників, у якості забезпечення позову.

LETTER OF UNDERTAKING OF A PROTECTION AND INDEMNITY CLUB AS A SECURITY FOR A CLAIM IN COMMERCIAL PROCEEDINGS

Nedilko S. M.

Postgraduate Student at the Department of Commercial Law and Procedure

National University "Odesa Law Academy"

Fontanska road, 23, Odesa, Ukraine

orcid.org/0009-0005-4608-5091

nedelkosergeri@gmail.com

Key words: *protection and indemnity club, letter of undertaking, maritime claim, arrest of the vessel, interim relief.*

The article examines the legal grounds for the use of letters of undertaking issued by Protection and Indemnity Club under the International Convention Relating to the Arrest of Seagoing Ships. Based on the results of the analysis of the Merchant Shipping Code of Ukraine and the Commercial Procedural Code of Ukraine, it was found that current Ukrainian legislation does not provide for legal grounds to cancel the interim relief if a P&I club issues a letter of undertaking.

It was established that the clubs' letters of undertaking are recognised in the majority of maritime jurisdictions of the world and are currently accepted by the authorities and courts of many states. The article highlights that foreign courts do not accept unfounded objections of applicants (plaintiffs) against the acceptance of letters of undertaking. It was concluded that the low solvency of the relevant club and the lack of assets, which can be foreclosed on, may be qualified as the reasonable grounds for rejection of letters of undertaking. The approaches of foreign courts to assessing the solvency of protection and indemnity clubs based on their credit rating were examined.

The advantages of letters of undertaking issued by P&I clubs comparing to the other types of interim relief were identified.

Based on the analysis of current decisions of Ukrainian commercial courts, it was established that the courts do not accept letters of undertaking issued by protection and indemnity clubs as the only, appropriate and sufficient measure to secure a claim. It was concluded that a court may accept letters of undertaking issued by P&I clubs only if an applicant (plaintiff), who is an individual entrepreneur or a legal entity under the private law, gives his/her consent.

The registered Draft Law on amendments to certain legislative acts of Ukraine concerning merchant shipping and inland navigation No. 11341 dated 14.06.2024 was analysed, and its assessment and proposals for improvement were provided, namely, it was suggested to limit the range of the clubs whose letters of undertaking can be accepted. It was proposed to apply such criteria as membership in the International Group of P&I Clubs and confirmation of financial solvency, in particular through the mechanism of credit rating assessment.

It was proposed to amend part 4 of the Article 143 of the Commercial Procedural Code of Ukraine, namely, to stipulate the possibility of providing a letter of undertaking issued by the protection and indemnity club, which is a member of the International Group of P&I Clubs, as a security for a claim.

Постановка проблеми. Однією з найпопулярніших послуг, що надаються клубами взаємного страхування [protection and indemnity clubs або P&I clubs] в межах страхового полісу, є попередження арешту суден або допомога в забезпеченні звільнення заарештованих суден, які належать судовласникам, що вступили до клубу (члени

клубу), або перебувають під їхнім управлінням, шляхом надання забезпечення морської вимоги у вигляді гарантійного листа-зобов'язання [1]. Таке звільнення суден з-під арешту має особливе економічне значення, позаяк запобігає або мінімізує збитки від простою судна та відновлює баланс між майновими інтересами сторін морського

спору задіянням співмірних форм забезпечення морських вимог. Проте чинним законодавством України не передбачено правових підстав використання «клубних гарантій» у якості видів забезпечення позову, надання яких може бути окремою підставою для скасування арешту судна. А це, у свою чергу, знижує економічну обґрунтованість і комерційну привабливість морських рейсів до/з українських портів та підвищує ризиковість здійснення таких суднозаходів.

Особливо гостро окреслена проблема постає в умовах повномасштабного воєнного вторгнення росії до України. Наразі північно-західна частина Чорного моря, включаючи всі українські чорноморські порти, є зоною воєнних ризиків, внаслідок чого заходи до українських портів несуть загрозу для суден та їх екіпажів, а також є фінансово обтяжливими для судновласників у зв'язку з необхідністю придбання додаткового полісу страхування від воєнних ризиків [extra war risks insurance policy]. В подальшому ці витрати включаються до вартості фрахту з українських портів, що збільшує ринкову вартість української експортної продукції на світових ринках та істотно знижує її конкурентоздатність. Також збільшення логістичних витрат при імпорті товарів в Україну морським шляхом збільшує їх вартість для кінцевого споживача на внутрішньому ринку. Відтак, держава Україна повинна бути зацікавлена у створенні умов, зокрема ринкових, законодавчих, регуляторних тощо для мінімізації у будь-який спосіб ризиків судновласників при здійсненні суднозаходів до українських портів.

За наведених обставин проблематика надання гарантійних листів-зобов'язань клубів взаємного страхування у якості достатнього і належного забезпечення позову є важливим та актуальним напрямком наукових досліджень.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми використання гарантійних листів-зобов'язань клубів взаємного страхування для звільнення морських суден з-під арешту досліджували такі іноземні науковці, як С.Дж. Гейзелвуд, П. Майберг, Д. Семарк. Серед вітчизняних вчених варто згадати О.В. Бульбу, В.А. Кулієва, М.О. Філіппських, які вивчали окремі аспекти надання гарантійних листів-зобов'язань Р&І клубами. Однак дослідження клубних гарантій, які проводилися вітчизняними вченими, носять, здебільшого, фрагментарний характер, у зв'язку з чим тема цієї статті зберігає свою актуальність.

Постановка завдання. Метою статті є дослідження можливості надання гарантійного листа-зобов'язання клубу взаємного страхування у якості забезпечення позову в господарському процесі, в межах якого розглядається більшість заяв про забезпечення морських вимог шляхом накладення арешту на морські судна.

Виклад основного матеріалу дослідження. Клуб взаємного страхування судновласників або Р&І клуб є «незалежною некомерційною асоціацією взаємного страхування, що забезпечує страхування своїх членів-судновласників та фрахтувальників від відповідальності перед третіми особами у зв'язку з використанням та експлуатацією суден» [2].

Клубні гарантійні листи-зобов'язання, хоча і є приватними, офіційно не врегульованими домовленостями, негласно визнаються в силу того, що підпадають під широку категорію «достатня застава або інше забезпечення», яка застосовується в низці міжнародних морських конвенцій [1].

Наприклад, згідно зі ст. 5 Міжнародної конвенції з уніфікації деяких правил щодо накладення арешту на морські судна (далі – «Конвенція»), до якої Україна приєдналася на підставі Закону України «Про приєднання України до Міжнародної конвенції з уніфікації деяких правил щодо накладення арешту на морські судна» № 3702-VI від 07.09.2011 року та яка набрала чинності для України 16.05.2012 року, «суд чи будь-який інший відповідний судовий орган, у межах компетенції якого судно було заарештовано, дозволяє зняття арешту під заставу в сумі, яка забезпечить явку відповідача, або за умови надання іншого виду забезпечення». Виключенням є лише спори стосовно права власності на морське судно, його експлуатації або доходів від такої експлуатації. У таких випадках надання застави в сумі, достатній для явки відповідача, або іншого виду забезпечення може бути підставою для надання судом дозволу на продовження експлуатації судна власником [3].

Аналізуючи наведені вище положення Конвенції, вбачається за доцільне звернути увагу на формулювання «надання іншого виду забезпечення», під яким слід розуміти більш широке коло правових інструментів для забезпечення, що не може обмежуватись лише заставою. Тобто, згідно з Конвенцією, судновласники не обмежені у видах забезпечення, які вони можуть надати до суду у якості належної підстави скасування арешту судна.

Разом з тим, ч. 2 ст. 6 Конвенції передбачає, що «процесуальні норми, що стосуються арешту судна, клопотання про одержання дозволу, згаданого в статті 4, та всіх інших процесуальних питань, що можуть виникнути у зв'язку з арештом, визначаються правом Договірної Держави, в якій арешт був здійснений чи було подано клопотання щодо його здійснення» [3]. Відтак, під час розгляду клопотання про скасування заходів забезпечення позову, українські суди мають керуватися нормами українського процесуального права, насамперед – Господарського процесуального кодексу України (далі – «ГПК України»).

Положеннями ч. 4 ст. 143 ГПК України передбачено лише два види забезпечення, яке може надати відповідач (або особа, яка може набути статусу відповідача) за своєю ініціативою з метою отримання судового рішення про відмову у забезпеченні позову або про скасування вже вжитих заходів забезпечення позову в порядку ч. 5 ст. 143 ГПК України. До таких видів забезпечення належить внесення на депозитний рахунок суду грошових коштів у розмірі вимог позивача та надання гарантії банку суму, яка відповідає розміру таких вимог [4].

Разом з тим, ст. 137 ГПК України передбачає можливість забезпечення позову іншими заходами у випадках, передбачених законами, а також міжнародними договорами, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України. Крім того, в ч. 2 ст. 2 ГПК України закріплено обов'язок суду та учасників судового процесу керуватися завданням господарського судочинства, яке превалює над будь-якими іншими міркуваннями в судовому процесі. До таких завдань належить, зокрема справедливий розгляд справ, віднесених до юрисдикції господарського суду, з метою ефективного захисту порушених, невизнаних або оспорюваних прав і законних інтересів фізичних та юридичних осіб. Варто також звернути увагу на положення ст. 3 ГПК України, які передбачають включення до законодавства про господарське судочинство, зокрема міжнародних договорів, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, а також закріплення верховенства (примату) актів міжнародного права над національним. Проте ч. 4 ст. 143 ГПК України містить вичерпний перелік видів забезпечення позову, які можуть бути надані за ініціативою відповідача (іншої особи) і слугують підставою скасування заходів забезпечення позову, вжитих судом, на відміну від ч. 1 ст. 137 ГПК України, яка дозволяє суду вжити інші заходи забезпечення позову у випадках, передбачених законами та міжнародними договорами, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України.

Таким чином, ГПК України порівняно з Конвенцією формально обмежує судновласників у праві вільно обирати види забезпечення позову, надання яких створює юридичні підстави для скасування в судовому порядку арешту судна. Чинний ГПК України прямо не встановлює правових підстав прийняття господарськими судами гарантійних листів-зобов'язань Р&І клубів. Це значною мірою звужує можливості судновласників звільнити судно з-під арешту, накладеного українським судом, і, відповідно, знижує привабливість українських портів для суднозаходів, адже прийняття гарантійних листів-зобов'язань, виданих клубами взаємного страхування, у якості

належного та надійного забезпечення морських вимог є загальноприйнятою практикою в галузі мореплавства. Разом з тим, розширювальне тлумачення норм ГПК України дозволяє дійти висновку про наявність правової основи для застосування додаткових заходів забезпечення.

Клубні гарантії визнаються в більшості основних морських юрисдикцій світу. Гарантійні листи-зобов'язання завойовують дедалі більший авторитет і на сьогодні приймаються органами влади та судами багатьох держав, де раніше приймалися лише банківські гарантії [1].

Вирішуючи питання про скасування арешту судна у зв'язку з наданням відповідачем належного забезпечення, суди іноземних держав, як правило, враховують думку позивача (заявника клопотання про арешт) з цього питання. З огляду на те, що надання гарантійного-листа зобов'язання клубу взаємного страхування є лише однією з можливих форм забезпечення морської вимоги, яку може надати судновласник-відповідач, в юрисдикціях, де таке забезпечення приймається судовими органами, постає питання, чи може позивач обґрунтовано відхилити гарантійний лист-зобов'язання і вимагати іншої форми забезпечення, і якщо так, то за яких обставин.

Підставами заперечень позивача проти прийняття гарантійного листа-зобов'язання, як правило, є ризик неплатоспроможності або дефолту Р&І клубу, або відсутність у клубу активів, на які можна звернути стягнення [5, с. 11]. Такий підхід вбачається розумним і виправданим, адже забезпечення позову має бути достатнім і таким, що гарантує виконання судового рішення в майбутньому у разі його ухвалення на користь позивача, тоді як необґрунтовані заперечення, у разі їх прийняття судом, можуть лише нашкодити правам відповідача (судновласника).

Саме такий підхід застосовується судами Великої Британії, Нової Зеландії, Канади, Сінгапуру, Австралії, Гонконгу, Південної Африки, які приймають гарантійні-листи зобов'язання клубів взаємного страхування у якості достатнього та належного забезпечення позову, а тому відхиляють безпідставні вимоги позивачів проти такого виду забезпечення позову [5, с. 11-12].

Наприклад, у 1988 році Високий суд Сінгапуру у справі щодо арешту судна *Arcadia Spirit* на забезпечення морської вимоги про відшкодування збитків, завданих пошкодженням причалу, біля якого навантажувалася нафта, розглядав питання щодо прийнятності гарантійного листа-зобов'язання *Japan P&I Club*, який на сьогодні входить до Міжнародної групи Р&І клубів [International Group of P&I Clubs]. Заперечення позивача ґрунтувалися на тому, що Клуб не має представництва та активів у Сінгапурі, а також зареєстро-

ваний у країні, яка не входить до Співдружності, що потенційно може ускладнити стягнення на підставі гарантійного листа-зобов'язання у разі неплатоспроможності Клубу. Проте суд відхилив доводи позивача та дійшов висновку, що втрата Клубом своєї міжнародної репутації у разі невиконання гарантійного листа-зобов'язання є достатнім забезпеченням того, що Клуб виконає взяті на себе зобов'язання, а тому судно було звільнено з-під арешту попри заперечення позивача [6, с. 3].

Зараз, майже сорок років потому, гарантійний лист-зобов'язання клубу взаємного страхування є досить розповсюдженою, звичайною і достатньою формою забезпечення позову, принаймні в країнах загального права, і заперечення позивачів (заявників за морською вимогою), як правило, не приймаються.

Як цілком обґрунтовано стверджує П. Майберг, єдиним винятком, коли іноземні суди приймають заперечення позивачів (заявників), може бути випадок, коли позивач на підставі достовірної інформації та доказів доведе низьку платоспроможність відповідного клубу. У такому разі суд може вимагати надання більш надійного забезпечення позову для скасування арешту судна. Однак малоімовірно, що суди приймуть необґрунтовані припущення про недостатню фінансову спроможність визнаних клубів взаємного страхування [5, с. 12], що входять до Міжнародної групи Р&І клубів.

Водночас П. Майберг вважає, що у іноземних судів відсутній єдиний підхід до оцінки кредитних рейтингів Р&І клубів та інших компаній, що надають гарантії у якості забезпечення позову [5, с. 12].

Так, наприклад, у справі стосовно арешту судна *Arktis Fighter*, яка розглядалася в Сінгапурі, позивач заперечував проти прийняття гарантійного листа-зобов'язання, наданого клубом взаємного страхування *Skuld*, на підставі того, що кредитний рейтинг клубу незадовго до судового розгляду був знижений міжнародним рейтинговим агентством *Standard & Poors*, що займається аналітичними дослідженнями фінансових ринків, до категорії «ВВ». Це, на думку позивача, свідчило про недостатню спроможність клубу виконувати взяті на себе фінансові зобов'язання. Суд дійшов висновку, що зниження кредитного рейтингу достатньо для того, щоб викликати занепокоєння, і постановив, що гарантійний лист-зобов'язання клубу *Skuld* може залишатися в силі лише за умови, що відповідач додатково надасть суду гарантію місцевого банку протягом одного місяця [5, с. 12-13].

На протипагу цьому, у справі стосовно арешту судна *Hua Tian Long*, яка розглядалася в Гонконзі, суд без жодних застережень прийняв гарантію від гонконгської дочірньої компанії *China Merchants*

Bank Co Ltd, яка мала визначений агентством *Standard & Poors* кредитний рейтинг на рівні «BBB-» за довгостроковими зобов'язаннями. Своє рішення суд обґрунтував тим, що інші клуби взаємного страхування, від яких цей суд регулярно приймав гарантії, мали аналогічні кредитні рейтинги [5, с. 13].

Видається, що відмінність судової практики може бути зумовлена тим, що вищевказані справи розглядалися судами різних юрисдикцій. Проте враховуючи, що судноплавство є міжнародним, і одні й ті ж судна заходять до портів різних країн, де можуть бути арештовані за морською вимогою, інтересам судновласників найкращим чином відповідає б уніфікація підходів державних судів до прийняття гарантійних листів-зобов'язань клубів взаємного страхування та до можливих підстав їх відхилення. Втім, категорично стверджувати про істотні розбіжності в судовій практиці, як це робить П. Майберг, не можна, адже між справами, за результатами аналізу яких науковець дійшов такого висновку, були істотні відмінності, а саме кредитний рейтинг компанії, гарантійний лист-зобов'язання якої було відхилено, є нижчим за рейтинг компанії, лист якої було прийнято судом. Крім того, у справі щодо судна *Hua Tian Long* гарантію було надано банком-резидентом Гонконгу, де і розглядалася справа, тоді як у справі щодо судна *Arktis Fighter* – клубом-нерезидентом. Імовірно, саме це і стало причиною ухвалення судами протилежних за змістом рішень, а відтак висновки П. Майберга на підставі порівняння вказаних справ вбачаються не повною мірою коректними.

Проте слід погодитися з П. Майбергом, коли останній з посиланням на Т.Дж. Уокера слушно відзначає, що основною перевагою гарантійних листів-зобов'язань клубів взаємного страхування є те, що це швидке забезпечення в узгодженій сумі. До їх переваг науковці також відносять відсутність необхідності фактично сплачувати грошові кошти або надавати банківську гарантію; узгоджений вибір юрисдикції; можливість уникнути затримок, витрат та збитків, які неминуче спричиняє арешт судна; безперервність забезпечення позову без ризику для позивача [5, с. 4]. Дійсно, отримання банківської гарантії вимагає значного часу, що іноді може становити більше одного місяця, протягом якого арештоване судно перебуватиме в порту, а судновласник – нестиме значні збитки у вигляді витрат на утримання судна та упущеної вигоди, яка може становити десятки тисяч доларів за один день. Для отримання гарантійного листа-зобов'язання клубу взаємного страхування, як правило, достатньо кількох робочих днів. Крім того, порівняно з гарантійними листами-зобов'язаннями, надання яких є стандартною

послугою P&I клубів в межах страхового полісу та не спричиняє додаткових витрат для судновласника, надання банківської гарантії є платною фінансовою послугою фінансових установ, зокрема банків, кожен з яких має власну політику комплаєнсу, що може стати перешкодою у наданні такої фінансової послуги з огляду на суб'єктний склад спірних правовідносин, предмет спору, зміст морської вимоги та інші фактори.

Більшість клубів взаємного страхування мають стандартні проекти гарантійних листів-зобов'язань для різних ситуацій. Усі вони, по суті, включають зобов'язання P&I клубу, що діє від імені судновласника-відповідача, виплатити позивачу на його вимогу суми, які можуть бути присуджені позивачеві за остаточним та таким, що не підлягає оскарженню, рішенням суду або арбітражу, або відповідно до укладеної мирової угоди, в межах визначеної в гарантійному листі-зобов'язанні максимальної суми. Таке зобов'язання клубу взаємного страхування надається в обмін на зустрічне зобов'язання позивача утриматися від арешту відповідного судна або, залежно від обставин, звільнити вже арештоване судно [5, с. 4].

М.О. Філіппських стверджує, що українські суди демонструють прогресивний підхід, визнаючи надання судновласником гарантійних листів P&I клубів у якості підстави скасування заходів забезпечення позову у вигляді арешту судна. При цьому вчена посилається на рішення Господарського суду Одеської області у справі № 916/1287/20 щодо арешту судна Stavanger, «в якій Господарський суд Одеської області відмовив у клопотанні прокуратури про забезпечення морської вимоги та дійшов висновку, що дії відповідача щодо надання гарантійного листа Лондонської асоціації власників суден із взаємного страхування на повну суму вимог, а також внесення на депозитний рахунок суду грошових коштів на половину суми вимог до судновласника свідчать про добросовісність його поведінки та відсутність наміру ухилення від виконання рішення суду у разі задоволення позовних вимог» [7, с. 632]. Проте висновок М.О. Філіппських про прогресивність українських судів в контексті досліджуваної проблематики вбачається передчасним.

Так, варто звернути увагу на те, що в ході розгляду справи № 916/1287/20 гарантійний лист клубу взаємного страхування був не єдиним забезпеченням позову, наданим судновласником. За результатами аналізу винесеної у вказаній справі постанови Верховного Суду у складі колегії суддів Касаційного господарського суду від 16.12.2021 року, якою залишено без змін ухвалу Господарського суду Одеської області від 14.05.2021 року та постанову Південно-західного апеляційного господарського суду від

08.07.2021 року, встановлено, що London P&I Club було видано гарантійний лист-зобов'язання на суму 2 443 836 доларів США, що охоплювало всю суму позовних вимог у розмірі 65 174 542,29 грн. Додатково до цього на депозитний рахунок суду було внесено 26 679 200 грн., які в подальшому було повернуто до закінчення розгляду справи у зв'язку з наданням банківської гарантії у розмірі 1 000 000 доларів США, що на той момент було еквівалентною сумою. Таким чином, хоча гарантійним листом-зобов'язанням клубу взаємного страхування було забезпечено позовні вимоги у повному обсязі, додатково до цього було також внесено грошові кошти на депозитний рахунок суду, згодом замінені на банківську гарантію, у сумі майже половини позовних вимог [8]. За результатами дослідження судових рішень у вказаній справі саме в контексті вирішення питання про забезпечення морської вимоги, можливо зробити висновок, що внесення на депозитний рахунок суду грошових коштів у розмірі еквівалент одного мільйона доларів США, що складає 40,9% від загальної суми морської вимоги, мало чи не вирішальне значення при ухваленні рішення про відмову у задоволенні заяви про арешт судна. У зв'язку з цим, наявні обґрунтовані підстави припускати, що, у разі надання лише гарантії клубу (без внесення грошових коштів на депозитний рахунок суду або надання гарантії банку), суд відмовив би у прийнятті гарантійного листа-зобов'язання у якості належного забезпечення. Відтак, практика українських судів в частині прийняття листів-зобов'язань клубів взаємного страхування не має усталеного і послідовного характеру.

На противагу цьому, факти неприйняття українськими судами гарантійних листів-зобов'язань є більш поширеними.

Зокрема, як вбачається з ухвали Господарського суду Одеської області від 19.06.2024 року у справі № 916/2524/24 щодо арешту судна Griffin T, зареєстрований власник судна звернувся до суду з клопотанням про скасування заходів забезпечення позову у вигляді арешту судна, посилаючись на надання клубом взаємного страхування West of England Ship Owners Mutual Insurance Association (Luxembourg) гарантійного листа-зобов'язання, яким повністю покрито суму морської вимоги. Проте суд відмовив у скасуванні арешту судна, посилаючись на те, що ч. 4 ст. 143 ГПК України вичерпно визначено види забезпечення, які можуть бути прийняті судом, і норми ГПК України не відносять гарантію P&I клубу до заходів забезпечення позову. Також суд аргументував відмову тим, що Кодексом торговельного мореплавства України (далі – «КТМ України») не передбачено використання гарантійних листів-

зобов'язань клубів в взаємного страхування у якості забезпечення морських вимог з метою звільнення суден [9].

Дійсно, відповідно до ч. 1 ст. 44 КТМ України, арештоване судно звільняється з-під арешту у разі надання забезпечення морської вимоги в прийнятній формі та достатнього за розміром [10]. Тобто положення вказаного Кодексу прямо не дозволяють використання клубних гарантій, хоч і не накладають обмежень, як норми ГПК України.

Поряд з цим, судова практика в іншій справі свідчить про можливість прийняття судом гарантійного листа-зобов'язання клубу взаємного страхування відповідальності судновласників, однак виключно з урахуванням думки позивача (заявника за морською вимогою), позиція якого не завжди може відповідати принципам розумності та добросовісності. При цьому, якщо іноземні суди заперечення позивача можуть відхилити (і відхиляють), то в Україні, навпаки – добровільне прийняття позивачем гарантій клубу взаємного страхування є чи не єдиним випадком, за якого суд може скасувати арешт з підстав надання таких гарантій. Так, як вбачається з ухвали Господарського суду Одеської області від 23.09.2021 року у справі № 916/2858/21 щодо арешту судна Agios Konstantinos, заявник (особа, яка може набути статусу позивача) отримав достатнє забезпечення морської вимоги у вигляді гарантійного листа-зобов'язання клубу взаємного страхування The Standard Club Ireland DAC (Ірландія), у зв'язку з чим звернувся до суду з заявою про скасування заходів забезпечення позову у вигляді арешту судна, вжитих за його ж ініціативи. Суд, розглянувши заяву, задовольнив її [11].

У світлі вищевикладеного прогресивним вбачається Проект Закону про внесення змін до деяких законодавчих актів України, що стосуються торговельного мореплавства та судноплавства на внутрішніх водних шляхах № 11341 від 14.06.2024 року, яким пропонується, зокрема, доповнити ч. 1 ст. 44 КТМ України положеннями наступного змісту: «Забезпеченням морської вимоги може виступати банківська гарантія, грошовий депозит, гарантія страховика, іншої фінансової установи, товариства взаємного страхування, клубу взаємного страхування відповідальності судновласників або інший вид забезпечення, передбачений Цивільним кодексом України» [12].

Про обґрунтованість позитивної оцінки вищевказаного законопроекту свідчать також актуальні наукові дослідження. Так, А.Ю. Кулієв та О.В. Бульба висловили слушну думку про необхідність закріпити на законодавчому рівні, що «забезпеченням морської вимоги може бути банківська гарантія, гарантійний лист (гарантія) клубу страхування відповідальності судновлас-

ника або іншого страховика відповідальності судновласника» [13, с. 73]. Аналогічної думки дотримуються також практикуючі юристи в галузі морського права, зокрема А.С. Волков [14].

Втім, попри в цілому позитивну оцінку запропонованих змін до ст. 44 КТМ України, вбачається, що текст законопроекту потребує доопрацювання, адже залишається неврегульованим питання, чи може забезпеченням морської вимоги виступати гарантія клубу взаємного страхування, який є нерезидентом. Водночас, враховуючи, що забезпечення має бути надійним і таким, що реально гарантує виконання майбутнього судового рішення, доцільно встановити критерії, за яких гарантійний лист-зобов'язання, виданий конкретним Р&І клубом, може бути прийнято. Так, найкращим варіантом з практичної точки зору було б обмежити коло клубів тими, що входять до Міжнародної групи Р&І клубів, яка об'єднує найбільші та найнадійніші клуби, що разом охоплюють близько 90 % світового океанського тоннажу. Додатково, доцільно передбачити вимогу стосовно підтвердження фінансової спроможності, зокрема через механізм оцінки кредитного рейтингу, що входить до предмету доказування з боку судновласника.

Крім того, внесення вищевказаних змін до КТМ України має бути лише першим кроком до визнання українським законодавцем гарантійного листа-зобов'язання клубу взаємного страхування у якості достатнього і належного забезпечення позову, адже ГПК України все одно збереже обмеження щодо видів забезпечення позову, які можуть бути прийняті судом.

У зв'язку з цим вбачається за доцільне внести відповідні зміни також до процесуального законодавства, доповнивши ч. 4 ст. 143 ГПК України положеннями про те, що гарантійний лист Р&І клубу є належним забезпеченням позову, рівноцінним банківській гарантії та внесенню грошових коштів на депозитний рахунок суду. Відтак, ч. 4 ст. 143 ГПК України доцільно доповнити абзацом 2 в наступній редакції: «У разі вжиття судом заходів забезпечення позову шляхом арешту судна, що здійснюється для забезпечення морської вимоги, відповідач (інша особа) може за своєю ініціативою забезпечити позов шляхом внесення на депозитний рахунок суду грошових коштів у розмірі вимог позивача, надання гарантії банку або гарантійного листа-зобов'язання клубу взаємного страхування, що входить до Міжнародної групи клубів взаємної відповідальності судновласників, на суму такої вимоги».

Запропоновані законодавчі зміни вбачаються виправданими та доцільними, оскільки іноземні судновласники, придбаваючи поліс в одному з найбільш репутабельних Р&І клубів світу,

правомірно і обґрунтовано розраховують на те, що, у разі пред'явлення до них будь-яких претензій за страховими випадками або позовних вимог третіми особами, надання гарантійного листа-зобов'язання такого клубу буде прийнято у якості достатнього і належного забезпечення у всіх морських юрисдикціях світу, і судно не буде арештоване, а у разі накладення арешту – невідкладно звільнене.

Висновки. Підсумовуючи вищевикладене, варто відзначити, що надання гарантійного листа-зобов'язання клубу взаємного страхування, що входить до Міжнародної групи Р&І клубів та/або має мінімальний кредитний рейтинг на рівні «BBB», вбачається надійним та ефективним способом забезпечення морської вимоги та відповідного позову, що підтверджується практикою судів та арбітражів іноземних країн з розвинутою галуззю судноплавства. Чинне законодавство України містить як прогалини (ст. 44 КТМ України), так і прямі обмеження (ст. 143 ГПК України), які позбавляють судновласників можливості надати гарантійний лист-зобов'язання Р&І клубу у якості єдиного і достатнього забезпечення позову.

Враховуючи зміст проаналізованих вище положень ГПК України, а також актуальну судову практику, при вирішенні питання про можливість

прийняття гарантійного листа-зобов'язання клубу взаємного страхування вирішальне значення має згода учасників спірних правовідносин. Якщо заявник (позивач) погоджується прийняти такий вид забезпечення та / або просить задовольнити заяву про скасування заходів забезпечення позову у вигляді арешту судна, або сам звертається до суду з такою заявою суд не матиме підстав відхилити гарантійний лист-зобов'язання. Це можливо, якщо заявником (позивачем) є фізична особа-підприємець або юридична особа приватного права з урахуванням диспозитивності господарського процесу. Водночас, якщо заявником (позивачем) є органи державної влади або місцевого самоврядування, які зобов'язані діяти лише на підставі, в межах повноважень та у спосіб, що передбачені Конституцією та законами України, або юридичні особи публічного права, прийняття гарантійного листа-зобов'язання Р&І клубу за відсутності в чинному законодавстві України прямих норм є практично неможливим.

Наведене зумовлює необхідність внесення відповідних змін до чинних в Україні нормативно-правових актів шляхом нормативного закріплення можливості надання гарантійних листів та встановлення розумних критеріїв оцінки достатності такого способу забезпечення.

ЛІТЕРАТУРА

1. Semark D. P&I Clubs: Law and Practice. Informa Law from Routledge, 2010. 528 с. URL: <https://books.google.com.ua/books?id=wgMbHkvacmoC&printsec=frontcover&hl=ru#v=onepage&q&f=false> (дата звернення: 14.03.2025).
2. «Ілляшев та Партнери» представляють інтереси усіх членів Міжнародної групи клубів взаємного страхування Р&І. *Юридична фірма Ілляшев та Партнери*. URL: <https://attorneys.ua/our-news/international-group-of-pi-clubs/> (дата звернення: 14.03.2025).
3. Міжнародна конвенція з уніфікації деяких правил щодо накладення арешту на морські судна (укр/рос): Конвенція Орг. Об'єдн. Націй від 10.05.1952 : станом на 7 верес. 2011 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_g89#Text (дата звернення: 17.03.2025).
4. Господарський процесуальний кодекс України : Кодекс України від 06.11.1991 № 1798-ХІІ : станом на 19 груд. 2024 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1798-12#Text> (дата звернення: 17.03.2025).
5. Myburgh P. P & I Club Letters of Undertaking and Admiralty Arrests. *SSRN Electronic Journal*. 2018. URL: <https://doi.org/10.2139/ssrn.3199592> (дата звернення: 18.03.2025).
6. Leong K. W. UK Court of Appeal Rules on a P&I Club Letter of Undertaking for a Limitation Fund. *eOASIS - Rajah & Tann Singapore LLP*. URL: <https://eoasis.rajahtann.com/eoasis/gn/pdf/2014-04-Letters-of-Undertaking.pdf> (дата звернення: 19.03.2025).
7. Філіппських М. О. Звільнення морських «заручників». *Інновації в суднобудуванні та океанотехніці* : Матеріали XIV міжнар. науково-техн. конф., м. Миколаїв, 20–21 верес. 2023 р. Миколаїв, 2023. С. 630–634.
8. Постанова Касаційного господарського суду у складі Верховного Суду від 16.12.2021 у справі № 916/1287/20. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/99785565> (дата звернення: 21.03.2025).
9. Ухвала Господарського суду Одеської області від 19.06.2024 у справі № 916/2524/24. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/119928334> (дата звернення: 21.03.2025).
10. Кодекс торговельного мореплавства України : Кодекс України від 23.05.1995 № 176/95-ВР: станом на 15 листоп. 2024 р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-вр#Text> (дата звернення: 24.03.2025).
11. Ухвала Господарського суду Одеської області від 23.09.2021 у справі № 916/2858/21. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/Review/99818051> (дата звернення: 24.03.2025).

12. Проект Закону про внесення змін до деяких законодавчих актів України, що стосуються торговельного мореплавства та судноплавства на внутрішніх водних шляхах № 11341 від 14.06.2024. *Верховна Рада України*. URL: <https://itd.rada.gov.ua/billinfo/Bills/Card/44425> (дата звернення: 25.03.2025).
13. Кулієв А. Ю., Бульба О. В. Сучасний стан функціонування інституту страхування відповідальності судновласника. *Право і суспільство*. 2020. Т. 1, № 6-2. С. 69–75. URL: <https://doi.org/10.32842/2078-3736/2020.6.2.1.11> (дата звернення: 25.03.2025).
14. Волков А. С. Нам потрібно якнайшвидше визначити P&I гарантії в законодавстві. *Юридична газета Online*. 2019. 26 листоп. URL: <https://yur-gazeta.com/dumka-eksperta/nam-potribno-yaknayshvidshe-viznachiti-pi-garantiyi-v-zakonodavstvi.html> (дата звернення: 26.03.2025).

REFERENCES

1. Semark, D. (2010). *P&I Clubs: Law and Practice*. Informa Law from Routledge. <https://books.google.com.ua/books?id=wgMbHkvacmoC&printsec=frontcover&hl=ru#v=onepage&q&f=false>
2. «Iliashiev ta Partnery» predstavliaiut interesy usikh chleniv Mizhnarodnoi hrupy klubiv vzaiemnoho strakhuvannia P&I [Ilyashev & Partners Represents All Members of the International Group of P&I Clubs]. Yurydychna firma «Iliashiev ta Partnery» [Ilyashev & Partners Law Firm]. <https://attorneys.ua/our-news/international-group-of-pi-clubs/>. [in Ukrainian]
3. Mizhnarodna konventsiiia z unifikatsii deiakykh pravyl shchodo nakladennia areshtu na morski sudna (ukr/ros), Konventsiiia Orhanizatsii Obiednanykh Natsii [International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to the Arrest of Seagoing Ships (Ukrainian/Russian): United Nations Convention] (2011). https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_g89#Text. [in Ukrainian]
4. Hospodarskyi protsesualnyi kodeks Ukrainy : Kodeks Ukrainy No. 1798-XII [Commercial Procedural Code of Ukraine: Code of Ukraine No. 1798-XII] (2025) (Ukraine). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1798-12#Text>. [in Ukrainian]
5. Myburgh, P. (2018). P&I Club Letters of Undertaking and Admiralty Arrests. *SSRN Electronic Journal*. <https://doi.org/10.2139/ssrn.3199592>
6. Leong, K. W. *UK Court of Appeal Rules on a P&I Club Letter of Undertaking for a Limitation Fund*. eOASIS - Rajah & Tann Singapore LLP. <https://eoasis.rajahtann.com/eoasis/gn/pdf/2014-04-Letters-of-Undertaking.pdf>
7. Filippskykh, M. O. (2023). Zvilnennia morskyykh «zaruchnykiv» [Release of maritime “hostages”]. In *Innovatsii v sudnobuduvanni ta okeanotekhnitsi* [Innovations in shipbuilding and ocean engineering] (p. 630–634). [in Ukrainian]
8. Postanova Kasatsiinoho hospodarskoho sudu u skladі Verkhovnoho Sudu vid 16.12.2021 u spravi No. 916/1287/20 [Resolution of the Commercial Cassation Court as the part of the Supreme Court dated 16.12.2021 in the case No. 916/1287/20]. <https://reyestr.court.gov.ua/Review/99785565>. [in Ukrainian]
9. Ukhvala Hospodarskoho sudu Odeskoi oblasti vid 19.06.2024 u spravi No. 916/2524/24 [Ruling of the Commercial Court of Odesa Region dated 19.06.2024 in the case No. 916/2524/24]. <https://reyestr.court.gov.ua/Review/119928334>. [in Ukrainian]
10. Kodeks torhovelnoho moreplavstva Ukrainy: Kodeks Ukrainy No. 176/95-VR [Merchant Shipping Code of Ukraine: Code of Ukraine No. 176/95-BP] (2024) (Ukraine). <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-bp#Text>. [in Ukrainian]
11. Ukhvala Hospodarskoho sudu Odeskoi oblasti vid 23.09.2021 u spravi No. 916/2858/21 [Ruling of the Commercial Court of Odesa Region dated 23.09.2021 in the case No. 916/2858/21]. <https://reyestr.court.gov.ua/Review/99818051>. [in Ukrainian]
12. *Proekt Zakonu pro vnesennia zmin do deiakykh zakonodavchykh aktiv Ukrainy, shcho stosuuiutsia torhovelnoho moreplavstva ta sudnoplavstva na vnutrishnikh vodnykh shliakhakh No. 11341 vid 14.06.2024* [Draft Law on Amendments to Certain Legislative Acts of Ukraine Regarding Merchant Shipping and Shipping on Inland Waterways No. 11341 of June 14, 2024]. Verkhovna Rada Ukrainy [Verkhovna Rada of Ukraine]. <https://itd.rada.gov.ua/billinfo/Bills/Card/44425>. [in Ukrainian]
13. Kuliiev A. Yu., & Bulba, O. V. (2020). Suchasnyi stan funktsionuvannia instytutu strakhuvannia vidpovidalnosti sudnovlasnyka [The current state of functioning of the shipowner’s liability insurance institute]. *Pravo i suspilstvo* [Law and Society], 1(6-2), 69–75. <https://doi.org/10.32842/2078-3736/2020.6.2.1.11>. [in Ukrainian]
14. Volkov, A. S. *Nam potribno yaknaishvydshe vyznachyty P&I harantii v zakonodavstvi* [We urgently need to define P&I guarantees in the legislation]. Yurydychna hazeta Online [Legal Newspaper]. <https://yur-gazeta.com/dumka-eksperta/nam-potribno-yaknayshvidshe-viznachiti-pi-garantiyi-v-zakonodavstvi.html>. [in Ukrainian]